

# Bicyclettes

## I. Données générales

Le parc des bicyclettes est difficile à apprécier en France. Selon les spécialistes, le parc roulant est estimé à 20 millions de véhicules soit d'une importance équivalente à celui des voitures particulières. Sur le marché français, il se vend chaque année deux à trois millions de bicyclettes, c'est-à-dire davantage que de voitures particulières.

Selon l'enquête Transports et Communications 1993-1994 (INSEE), 50 % des ménages français possèdent au moins une bicyclette (VTT - vélos tous terrains - compris).

Le VTT a, depuis quelques années, une influence notable sur l'augmentation des ventes. Les réglementations de 1995 sur l'éclairage obligatoire des VTT et sur l'obligation de les vendre déjà montés prend en compte ce phénomène nouveau et les risques qui l'accompagnent.

## II. Le marché français et les ventes de bicyclettes (1)

Le tableau ci-dessous fait apparaître les caractéristiques essentielles de l'état du marché français du cycle au cours des dernières années. On peut observer, entre autres, que la pénétration étrangère s'est significativement réduite au cours de la dernière décennie :

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998 (*)	1999 (*)	2000 (*) (provisoire)
Livraisons françaises sur le marché intérieur	728 035	667 600	873 850	1 040 000	992 160	1 092 900	1 300 000	1 334 000	1 580 000
Exportations	307 279	275 600	400 720	381 150	342 000	239 400	206 000	270 000	330 000
Importations sur le marché intérieur	2 150 493	2 531 500	2 061 719	1 830 000	1 358 866	1 150 000	1 135 000	1 250 000	1 110 000
Autres importations (**)	325 250	268 273	350 389	312 895	189 000	204 554	195 000	283 000	190 000
Taux d'exportation (***)	29,7 %	29,2 %	31,4 %	26,9 %	25,6 %	18,0 %	13,7%	16,8%	17,3%
Pénétration étrangère (****)	74,7 %	79,1 %	70,2 %	63,8 %	57,8 %	51,3 %	46,6%	48,4%	41,3%

(\*) : à partir de 1998, nouveau périmètre intégrant les bicyclettes dont la hauteur de selle maximale est supérieure à 435 mm (à partir des bicyclettes jeunes enfants 16 ")

(\*\*) : cycles importés et réexportés, vélos jouets surclassés, augmentation et diminution de stocks

(\*\*\*) : exportations / (exportations + livraisons sur le marché intérieur)

(\*\*\*\*) : importations sur le marché intérieur / (importations + livraisons sur le marché intérieur)

## III. Circulation

Le volume réel de circulation est mal connu car beaucoup de bicyclettes restent inutilisées ou ne font que très peu de kilomètres alors que d'autres en parcourent plusieurs milliers par an. Le parcours annuel total est estimé à 6 milliards de véhicules x kilomètres.

Selon une forte tradition française, la bicyclette est très pratiquée en tant que sport ou loisir. En revanche, son usage comme moyen de transport reste marginal. D'après des enquêtes ménages des années 1980, seulement 3 à 4 % des trajets à bicyclette s'effectuent en ville.

## IV. Accidents corporels et victimes (2)

### 1/ Evolution depuis 1970

	Bicyclettes impliquées	Total véhicules impliqués	Victimes cyclistes				Accidents impliquant au moins une bicyclette
			Tués	Blessés	dont blessés graves	Gravité (tués pour 100 victimes)	
1970.....	14 978	395 577	795	13 157	4 363	6,0	N.D.
1975.....	13 963	438 787	565	12 451	3 783	4,5	N.D.
1980.....	14 904	427 882	659	13 418	4 100	4,9	14 394
1985.....	11 081	335 253	426	10 027	2 925	4,1	10 756
1990.....	9 283	286 470	401	8 257	2 286	4,6	8 964
1991.....	8 236	263 219	364	7 332	1 993	4,7	7 973
1992.....	8 042	253 589	348	7 146	1 874	4,6	7 781
1993.....	7 856	236 462	329	7 106	1 897	4,6	7 593
1994.....	8 180	229 247	321	7 429	1 922	4,1	7 931
1995.....	8 533	230 347	374	7 681	1 881	4,6	8 288
1996.....	7 481	216 578	300	6 771	1 643	4,2	7 265
1997.....	7 960	217 737	329	7 191	1 667	4,4	7 734
1998.....	7 003	216 551	301	6 366	1 419	4,5	6 766
1999.....	6 907	217 407	307	6 260	1 281	4,7	6 720
2000.....	6 520	211 550	255	5 927	1 039	4,1	6 335

N.D. : non disponible

La sécurité des cyclistes n'a cessé de s'améliorer depuis 1970. Cette évolution a été plus rapide que celle de la sécurité routière en général, tous usagers confondus. Le nombre de tués a en effet été divisé par plus de 3 en 30 ans. La gravité des accidents de cyclistes reste, à peu de chose près, constante dans le temps. Cela témoigne de la difficulté à protéger le cycliste en cas d'accident.

Dans le contexte de la baisse du nombre de tués, il faut quand même noter au cours de la dernière décennie, les augmentations de 1995 et 1997.

On assiste à nouveau en 2000 à une baisse significative de ce nombre après quatre années de quasi stabilité.

### 2/Analyse de la mortalité en 2000

		Cyclistes tués		
		Milieu urbain	Rase campagne	Total
<b>Ensemble.....</b>		<b>112</b>	<b>143</b>	<b>255</b>
Usagers	Conducteurs.....	112	143	255
	Passagers.....	0	0	0
Sexe	Femmes.....	26	16	42
	Hommes.....	86	127	213
Classes d'âge	<15 ans.....	23	8	31
	15-17 ans.....	8	7	15
	18-24 ans.....	6	10	16
	25-39 ans.....	14	22	36
	40-64 ans.....	23	51	74
	65 ans et +.....	38	41	79
	Age indéterminé...	0	4	4
Localisation	En intersection.....	49	30	79
	Hors intersection...	63	113	176
Eclairage	Jour.....	84	105	189
	Nuit.....	28	38	66

Les cyclistes tués sur les routes sont surtout des hommes (près de 84 %). Cela est essentiellement dû à une exposition plus grande. On retrouve une proportion plus importante de femmes (26 %) chez les blessés légers, les femmes utilisant davantage le vélo pour de courts trajets quotidiens en milieu urbain.

Les jeunes de moins de 18 ans représentent les seules catégories plus accidentées en milieu urbain qu'en rase campagne. On peut supposer que proportionnellement ils roulent davantage en ville que les autres.

Rapportés à la population de la classe d'âge, ce sont les cyclistes de plus de 65 ans les plus concernés par les accidents mortels à vélo : 8,3 tués en 2000 pour 1 million de personnes, contre 2,8 pour les moins de 15 ans et 4,3 pour l'ensemble de la population. L'accidentalité des cyclistes concerne donc aujourd'hui essentiellement les personnes âgées et plus globalement les plus de 40 ans. L'engouement actuel pour le vélo comme sport-loisir chez les retraités ainsi que l'accroissement constant de cette classe d'âge devrait accentuer le phénomène.

En rase campagne, la proportion de cyclistes tués la nuit est légèrement plus importante qu'en milieu urbain, 27 % contre 25 %, sans que cet écart puisse être jugé comme déterminant.

### 3/ Accidentalité propre aux bicyclettes

Le développement de la bicyclette comme sport-loisir entraînant la vente massive de VTT et de VTC (vélos tous chemins), et la redécouverte du cyclisme urbain et de ses avantages en termes de désengorgement des villes et de respect de l'environnement, nécessitent une approche plus détaillée de l'accidentalité des cyclistes selon le type de milieu au cours des deux dernières années.

		Hors agglomération	En agglomération	Agglos < 5 000 hab.	Agglos entre 5 000 et 20 000 hab.	Agglos > 20 000 hab.
Nombre de bicyclettes impliquées	2000.....	1 157	5 363	786	926	3 651
	1999.....	1 290	5 617	992	984	3 641
	Evolution	- 133	- 254	- 206	- 58	+10
Nombre de tués	2000.....	143	112	36	30	46
	1999.....	168	139	59	35	45
	Evolution	- 25	- 27	- 23	- 5	+ 1
Gravité (tués/100 victimes)	2000.....	12,64	2,22	4,70	3,37	1,35
	1999.....	13,37	2,62	6,10	3,69	1,33
	Evolution	- 0,73	- 0,40	- 1,40	- 0,32	+ 0,02

Les chiffres de l'année 2000 sont en progrès partout sauf dans les grandes agglomérations où ils stagnent. Les progrès les plus importants se situent dans les petites agglomérations de moins de 5 000 habitants pour lesquelles le nombre de bicyclettes impliquées est en retrait de plus de 20 % et le nombre de tués de près de 40 % par rapport à 1999.

Hors agglomération la gravité des accidents impliquant des cyclistes est très importante. Cela est vrai pour tous les usagers de la route et en particulier pour les catégories d'usagers dites

fragiles ; les accidents dus au mauvais partage de la chaussée avec les véhicules d'autres catégories sont pour eux très violents. On observe néanmoins là aussi une évolution favorable au cours de l'année 2000. La valeur du chiffre de la gravité montre également que dans les grandes agglomérations les chocs sont moins violents que dans les autres milieux.

---

*Sources :*

(1) FIEV

(2) ONISR